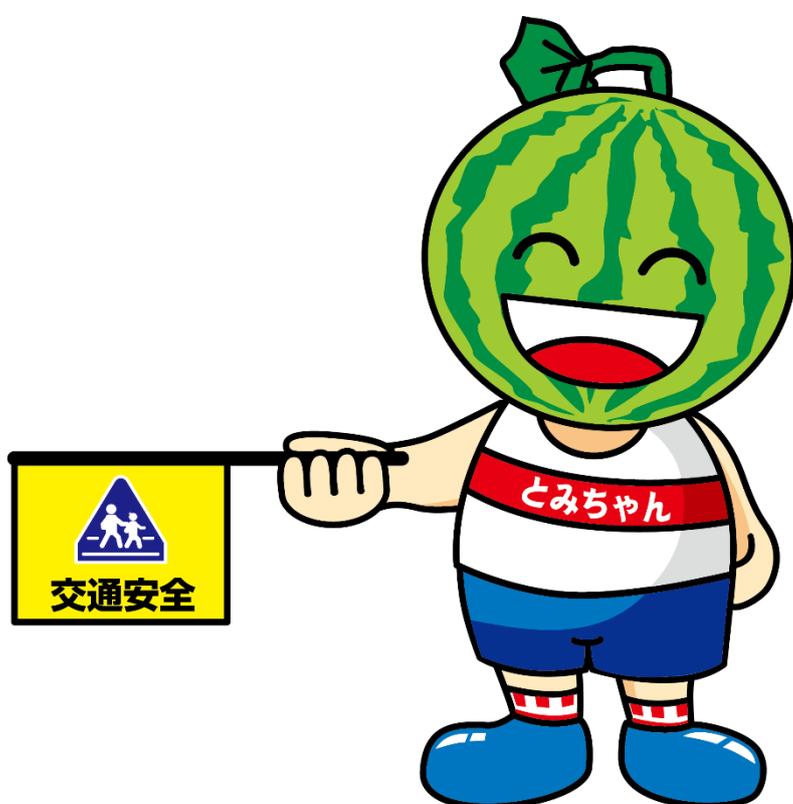


第 1 1 次富里市交通安全計画（素案）

（令和 8 年度～令和 1 2 年度）



令和 8 年 3 月

富里市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定に伴い、昭和51年に交通安全計画を策定し、以降5年ごとに計画の見直しを行い、国、県及び関係機関等と連携して交通安全対策を推進し、事故防止を図ってきました。

その結果、交通事故件数は、平成17年の439件から減少傾向となり、令和7年には132件と70%減少しました。これは、国、県、関係団体のほか、市民のたゆまぬ努力の成果であると考えられます。

しかしながら、交通事故により失われる尊い命や被害者となる方が後を絶たない現実を踏まえれば、交通事故の情勢は厳しい状況にあります。

近年では、運転者の高齢化など道路交通を取り巻く環境も変化し、交通事故防止は市民と行政、関係機関・団体等が一体となって取り組むべき重要な課題であり、人命尊重の理念のもと、引き続き交通安全対策全般にわたり総合的かつ長期的な視野に立った施策の展開が必要です。

また、本市では、外国人市民の人口が増加の傾向にあり、全市民に対する割合が県内でも高い割合を推移する中、外国人市民への日本の交通ルールやマナーの浸透が重要です。

この「第11次富里市交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和8年度から令和12年度までの5年間に富里市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

本計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する具体的な施策に取り組み、皆様の御協力とともに関係機関・団体等が一丸となり、「交通事故のない、安全で安心して暮らせる富里市の確立」を目指してまいります。

令和8年3月

富里市交通安全対策会議 会長
富里市長 五十嵐 博文

目 次

計画の基本的な考え方	1
道路交通の安全	2
第1章 道路交通安全の目標及び重点事項	3
1 道路交通事故のすう勢等	3
2 交通安全計画における目標	4
3 計画の重点事項	4
重点項目1：悪質・危険な運転者対策の強化	4
重点項目2：高齢者の交通安全対策の強化	5
重点項目3：自転車の安全利用対策の強化	5
第2章 交通安全についての対策	7
第1節 今後の交通安全対策の方向	7
第1の視点 高齢者を交通事故から守り、交通事故を起こさないための総合的な対策	7
第2の視点 こどもの安全確保のための環境整備	8
第3の視点 歩行者の安全確保のための意識変容	8
第4の視点 自転車の安全確保のための法令遵守と環境整備	9
第5の視点 特定小型原動機付自転車の法定遵守	10
第6の視点 生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保	10
第7の視点 外国人の交通安全対策の推進	11
第8の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
第2節 道路交通安全の施策	13
第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	13
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	13
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	16
(4) 自転車の安全利用の推進	17
(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
第2の柱 飲酒運転の根絶	21
(1) 教育・知識の普及、啓発・意識の高揚	21
(2) 市民に対する支援	21
(3) 公職にある者の飲酒運転の根絶	22
第3の柱 道路交通環境の整備	23
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	23
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	23
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	24

(4)	交通事故多発箇所の共同現地診断	25
(5)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	25
(6)	市民の移動手段の確保・充実	25
(7)	効果的な交通規制の推進	25
(8)	自転車利用環境の総合的整備	26
(9)	災害に備えた道路交通環境の整備	26
(10)	総合的な駐車対策の推進	26
(11)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
第4の柱	道路交通秩序の維持	28
(1)	交通指導取締りの強化等	28
(2)	暴走族等対策の推進	28
第5の柱	救助・救急活動の充実	29
(1)	救助・救急体制の整備	29
(2)	救急医療体制の整備	30
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	30
第6の柱	被害者等支援の充実と推進	31
(1)	交通事故被害者支援の充実強化	31
(2)	損害賠償の請求についての援助等	31
用語集		32
参考	富里市交通安全対策会議委員名簿	35

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第11次富里市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の規定により策定する国の交通安全基本計画及び千葉県交通安全計画に基づき、交通の安全に関する施策を総合的に推進するための計画です。

この計画は、市の交通安全施策の大綱となるもので、市、関係機関・団体等から構成される「富里市交通安全対策会議」で決定されます。

第二 計画策定の趣旨

富里市交通安全計画は、千葉県が定める交通安全計画に基づき5年ごとに計画の見直しを行い、令和3年度を初年度とする第10次計画が令和7年度で計画期間を終了することから、令和8年度から始まる第11次計画を新たに策定するものです。

第三 計画の基本理念

人命尊重の理念のもとに、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない、安全で安心して、いきいきと暮らせる「富里市」の確立を目指します。

第四 計画期間

計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5か年とします。

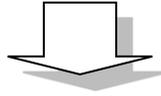
第五 計画策定のプロセス

この計画は、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、警察署をはじめとする関係機関や団体、市民などからの様々な意見を集約し策定しています。

道路交通の安全

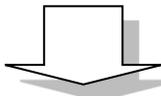
1. 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる富里市を目指します。



2. 道路交通の安全についての目標

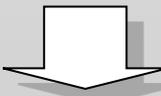
交通事故による死者数ゼロを目指します。また、負傷者数を、着実に減少させます。



3. 道路交通の安全についての対策

(8の視点)

- (1) 高齢者を交通事故から守り、交通事故を起こさないための総合的な対策
- (2) こどもの安全確保のための環境整備
- (3) 歩行者の安全確保のための意識変容
- (4) 自転車の安全確保のための法令遵守と環境整備
- (5) 特定小型原動機付自転車の法令遵守
- (6) 生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保
- (7) 外国人の交通安全対策の推進
- (8) 地域が一体となった交通安全対策の推進



(6つの柱)

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 飲酒運転の根絶
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者等支援の充実と推進

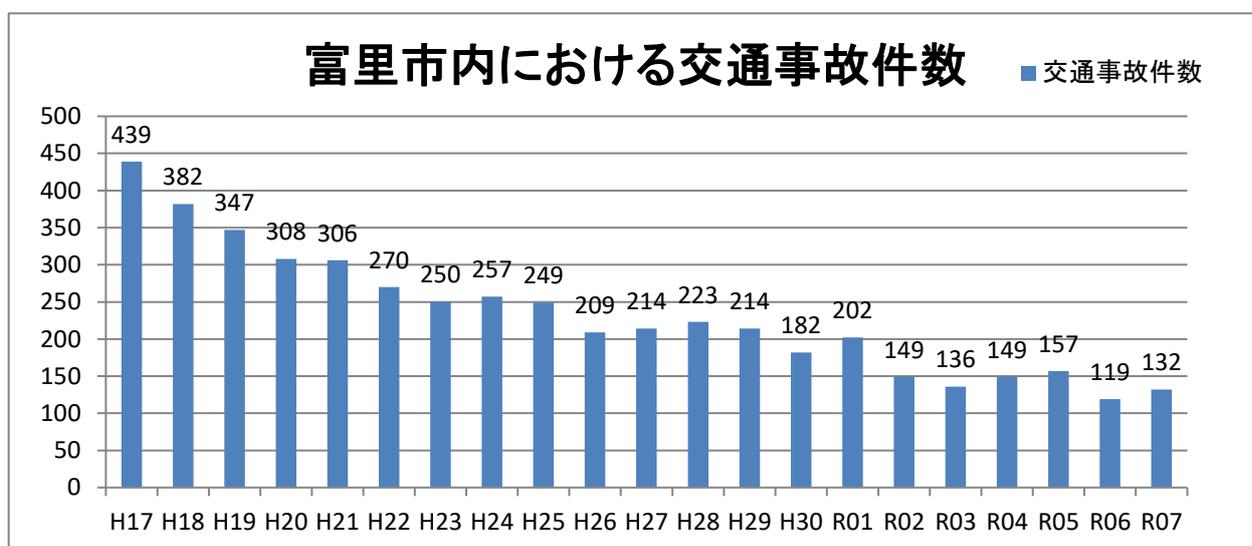
第1章 道路交通安全の目標及び重点事項

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故の現状

富里市内の交通事故は、減少傾向にありましたが、令和3年以降、令和5年には発生件数が157件、負傷者数が204人へと増加し、令和7年には発生件数が132件、負傷者数が167人へと減少するなど、増減を繰り返しながらほぼ横ばいの状況が続いています。

交通事故による死者数は、令和3年に1人、令和6年に1人、令和7年に1人となっています。



※富里市における交通事故の推移（令和3年～令和7年の5年間）

区分	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発生件数	136	149	157	119	132
負傷者数	177	172	204	130	167
死者数	1	0	0	1	1

(2) 交通死亡事故の特徴（令和3年～令和7年）

- ① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は、年により増減するものの全体の約半数を占めています。
- ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は、全体の5～6割近くで推移しています。
- ③ 夜間の事故の死者数の割合は、全体の約半数を占めています。

2 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を目指して、死者をなくし、負傷者を着実に減少させ、安全で安心して暮らせる富里市の形成を図ります。

目標の達成に向け、警察署をはじめ交通安全関係機関・団体等と協働して、この計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進していきます。

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」及び「自転車の安全利用対策の強化」の3項目に重点を置いています。

◆重点項目1：悪質・危険な運転者対策の強化

千葉県では、令和3年度に飲酒運転のトラックにより児童が犠牲となる痛ましい交通事故を受け、飲酒運転の根絶に取り組むため、「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」が制定されました。

令和6年3月13日には、令和6年度から令和10年度まで計画期間とする「千葉県飲酒運転根絶計画」が策定され、成田警察署管内においても令和4年1月1日に「成田警察署管内飲酒運転根絶協議会」が設置され、飲酒運転根絶に向けた各種取組を更に活性化させ継続的に推進しています。しかしながら、いまだに飲酒運転は後を絶たない状況です。

また、車間距離を保持しないなどの「あおり運転」や、運転中に携帯電話等を使用するなどの「ながら運転」による交通事故の発生を受け、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「あおり運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。

そこで、飲酒運転や妨害運転などの悪質・危険な行為を行う運転者等への対策を図ります。

(1) 悪質・危険な運転等を絶対しない、させない、許さない環境づくり

「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」に基づき、飲酒運転をなくし、市民の誰もが安心して暮らすことができるように、飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域・企業・団体等による飲酒運転排除の取組とともに、「成田警察署管内飲酒運転根絶協議会」と連携し、飲酒運転根絶の環境づくりを推進します。

また、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」については、その危険性や迷惑性を周知する必要があるほか、「妨害運転」に関する罰則は、自転車利用者にも適用されることから、交通指導取締りと連携した広報啓発を推進し、市民への浸透を図っていきます。

◆重点項目2：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生し、交通事故全体が減少傾向にある中、全事故において高い割合を占めていることから、対策の更なる強化が必要となっています。

(1) 交通事故に遭わないための取組

本市では、交通事故発生件数全体に占める高齢者の割合が半数に上り、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通事故の防止が課題となっています。

このため、従来から実施している反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

(2) 交通事故を起こさせないための取組

高齢者の運転に起因した交通事故の割合は年々増加傾向にあり、特に、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故が社会問題化しています。

高齢運転者に対しては、身体機能の低下に伴う安全運転相談や安全運転サポート車の普及促進、「はればれ運転(※)」の推進、運転免許返納のための条件づくりなどの取組とともに、高齢者が加害者とならないための交通事故防止対策を図っていきます。

◆重点項目3：自転車の安全利用対策の強化

自転車の安全利用に関しては、平成29年に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されて以降、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上に取り組んできました。

しかしながら、依然として千葉県内における自転車乗用中の交通事故件数は交通事故全体の2割以上を占めており、また、近年、交通ルールに関する理解が不十分であることから自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

千葉県内の学齢期における交通事故発生状況(死傷者数)を見ると、自転車に関係する事故の割合は、中学生が6割以上、高校生が7割以上となっており、日常的な行動範囲が広がり、自転車を運転する機会が増加することなどから、自転車に関係する割合が非常に高くなっています。

また、高齢者についても、自転車に関係する死亡事故の割合が約3割と高い割合を示しています。

このため、次代を担う小・中・高校生のこどもたちの安全な育成環境を確保するほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろん、自身を守るための自転車乗車用ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

併せて、令和6年10月に開始した「富里市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金」制度の普及を図り、自転車乗車用ヘルメット着用率の更なる向上に取り組んでいきます。

また、自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保のほか、まちづくり等の観点からも配慮する必要があります。

第2章 交通安全についての対策

第1節 今後の交通安全対策の方向

昭和51年の第1次富里市交通安全計画の策定以来、交通事故の発生件数及び負傷者数が減少してきたことは、これまでの交通安全計画に一定の効果があったものと評価されます。

しかしながら、交通事故による死亡や負傷が後を絶たないことから、これまで実施してきた様々な交通安全対策に加えて、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。

また、交通情勢の変化等に伴い、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的に取組を積み重ね、計画の実効性を確保していくことが求められています。

本市の第1次交通安全計画の策定に当たっては、国及び県が定める計画を踏まえ、8つの項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系として「6本の柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

【第1の視点】高齢者を交通事故から守り、交通事故を起こさないための総合的な対策

高齢化が進行していることを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成に取り組んでいくことが重要です。

そのためには、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細やかな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等が交通事故の被害者とならないための対策とともに、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取組など、高齢者の特性に応じた対策を推進します。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢を踏まえて実施することが重要です。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、関係機関等と連携して推進を図ります。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、安全で安心な移動手段の確保等も重要になります。また、高齢者をはじめとして多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化などの道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢者の安全運転を支える対策については、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

【第1の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進（14ページ）
- ・地域でつくる高齢者交通安全対策の推進（16ページ）
- ・自転車の安全利用の推進（17ページ）
- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（19ページ）
- ・市民の移動手段の確保・充実（25ページ）

【第2の視点】 こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進展の中で、安心してこどもを生み育てることができる社会を実現するためには、こどもを事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

また、チャイルドシートの使用効果や正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進します。

【第2の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進（14ページ）
- ・自転車の安全利用の推進（17ページ）
- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（19ページ）

【第3の視点】 歩行者の安全確保のための意識変容

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者やこどもにとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

歩行中の交通事故死者数は、状態別の中では最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていません。

このため、「人優先」の考えの下、こどもが日常的に集団で移動する、通学路、生活道路、市街地の幹線道路の歩道整備等とともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ活動（※）等の推進を通じて、運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった基本的な交通ルールの周知を図ることに加え、信号機のない場所で横断するときには手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホをしないこと、反射材等を利用すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進し、歩行者の安全確保を図ります。

【第3の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進（14ページ）
- ・地域でつくる高齢者交通安全対策の推進（16ページ）
- ・自転車の安全利用の推進（17ページ）
- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（19ページ）

【第4の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と環境整備

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことから、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。

令和6年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（いわゆる「ながらスマホ」）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。

これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底とともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りが重要となります。

また、ちばサイクルルール（※）による自転車の乗車用ヘルメット着用、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を図ります。

自転車の安全利用を促進するためには、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離されるなど、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全運動に関する普及啓発活動の推進（14ページ）
- ・地域でつくる高齢者交通安全対策の推進（16ページ）
- ・自転車の安全利用の推進（17ページ）
- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（19ページ）
- ・教育・知識の普及、啓発・意識の高揚（21ページ）

【第5の視点】特定小型原動機付自転車の法令遵守

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等を推進するとともに、悪質・危険な違反に対する交通取締りが重要です。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底します。

このほか、シニアカーなどの電動車椅子は、歩行者であることの周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進（14ページ）
- ・教育・知識の普及、啓発・意識の高揚（21ページ）

【第6の視点】生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害のある方、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境の確保が重要です。

そのため、生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やカラー舗装、狭さく、道路標識・標示等の交通安全施設の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供といった、ハード・ソフト両面の対策を組み合わせることで推進します。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通を抑制するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプ（※）やスムーズ横断歩道（※）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30 プラス」の整備を図ります。

また、生活道路における法定速度が、令和8年9月から30キロメートル毎時に引下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

一方、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所は、関係機関・団体等とともに警察署単位で行われる「共同現地診断」等に基づき、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第6の視点】に基づき実施する主な事業

- ・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（23ページ）
- ・幹線道路における交通安全対策の推進（23ページ）
- ・交通安全施設等の整備事業の推進（24ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（25ページ）
- ・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断（25ページ）
- ・効果的な交通規制の推進（25ページ）
- ・自転車利用環境の総合的整備（26ページ）

【第7の視点 外国人の交通安全対策の推進】

【第8の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進】

【第7の視点】外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人観光客等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。

外国人が本市において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違いなどを理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した広報活動とともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化について、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業等の関係者それぞれが連携して横断的にアプローチする必要があります。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人にとって分かりやすい案内標識や路面標示等の整備を図り、注意喚起等を推進します。

【第7の視点】に基づき実施する主な事業

- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（19ページ）
- ・教育・知識の普及、啓発・意識の高揚（21ページ）

【第8の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

千葉県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の約半数を占めています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約6割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

また、こどもの交通事故については、その死傷者の約6割が歩行中や自転車乗車中の事故であり、約5割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

このように交通事故は居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要となります。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全協会などの交通安全ボランティアによる自主的な活動その他の地域活動を担う団体・企業等によって、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要です。そのため、地域が一体となった交通安全活動を図ります。

【第8の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進（16ページ）
- ・ 自転車の安全利用の推進（17ページ）
- ・ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（19ページ）
- ・ 教育・知識普及、啓発・意識の高揚（21ページ）
- ・ 救助・救急体制の整備（29ページ）

第2節 道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、交通安全対策基本法に定められた施策に基づく以下の6本の柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 飲酒運転の根絶
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進

【第1の柱】 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要であることから、交通安全に関する対策や交通事故発生状況などの必要な情報を提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については、関係機関・団体等と連携して推進します。

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない電動車椅子利用者や障害のある方、外国人等に対する交通安全教育にも配慮します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 交通安全活動の推進

ア 市民一人ひとりの活動の推進

交通安全への理解を深め、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するため、広報紙やホームページ、SNS等を活用し、交通安全に関する施策等の情報を提供し、家庭、学校、職場等で交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

イ 関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人ひとりに交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

② 市民の意見を反映した交通安全の推進

市公式ホームページやSNS等を活用し、広く市民からの意見・要望を交通安全の施策に役立てます。

③ 交通安全団体への支援等

(公財)千葉県交通安全協会と各警察署(一部幹部交番)単位に結成されている地区交通安全協会は、共に連携しながら地域の交通安全活動を行っています。

本市においても、交通安全協会等の交通安全団体が実施する各種活動を支援します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

ア 期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及させ、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより交通事故の防止を図ることを目的に、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動等を実施し、交通事故の実態に即した広報啓発等を展開します。

イ 日を定めて行う運動

春秋の全国交通安全運動期間中に設定される「交通事故死ゼロを目指す日」の広報啓発や実践に取り組みます。

ウ 年間を通じて行う運動

本計画における重点事項の「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車の安全利用対策の強化」の3項目を中心としつつ、幅広く広報啓発活動を行います。

② 交通安全に関する広報の推進

ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の高揚を図るため、警察署をはじめ関係機関・団体等と緊密に連携し、街頭や駅頭における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

イ 広報紙等の積極的活用

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、時季にあった交通安全啓発やイベント等の情報を広報紙に掲載するほか、ホームページやSNSを活用し、親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

③ シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

ア 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故において、いまだにシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が徹底されていない現状を踏まえ、関係機関・団体と一体となり、6月の「シートベルトとチャイルドシート着用推進強化月間」をはじめとした交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着（使）用効果及び正しい着（使）用方法についての周知に努め、全ての座席のシートベルト着用及びチャイルドシートの使用徹底を推進するため、関係機関・団体等と、交通安全運動等あらゆる機会を活用した広報啓発を推進します。

イ 普及活動の推進

a シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進します。

b チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することが望ましいことなども含め、理解を深めるための広報啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

④ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーは被害を受けたことの証明に役立つほか被害抑止にもつながることなどについて、ホームページ、SNS、広報紙等の各種媒体、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

イ 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、いわゆる「ながらスマホ」が、道路交通法で禁止されていることやその危険性、交通事故実態等について広報啓発を推進します。

ウ 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物車両等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことについて、大型貨物自動車等のドライバーに限らず、幅広くドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルール等の周知を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止についての、関係機関における広報啓発活動を推進します。

エ 二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかりと締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解の増進に努めます。

⑤ 小型モビリティの安全対策

ア 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車は、時速6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車は、一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であること等について、利用者に対して周知徹底を図ります。

イ ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、自動車損害賠償保険に加入しなければならないとともに、その運転には車両区分に応じた運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関や販売店等と連携した周知啓発を図ります。

- ⑥ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（「キラリアップ☆ちば（※）」）
薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室や交通安全イベント等において、各種資機材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や反射材・LEDライトの効果について周知啓発を図ります。

《キラリアップ☆ちば（※）》

反射材着用率向上を目的としたキャッチフレーズです。

- ・キ：反射材で運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の「危険を回避」しましょう。
- ・ラ：反射材や明るい服装で自分自身を「ライト・アップ」して交通事故を防止しましょう。
- ・リ：「リフレクターやLEDライト」は、運転者から見やすい場所に着用しましょう。
- ・アップ☆ちば：千葉県全体で反射材の着用率をアップ

- ⑦ ゼブラ・ストップ活動（※）及び3（サン）・ライト運動（※）の推進
歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動の内容の周知とその実践を図ります。

《ゼブラ・ストップ活動（※）》

横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて、ドライバーに注意喚起する活動です。

- ・ゼ：「前方」をよく見て、横断歩道に歩行者がいないか注意する。
- ・ブ：「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は、横断歩道手前で止まれる速度で進む。
- ・ラ：「ライト」の点灯や小まめな切り替え、ライト・アップ（歩行者等の反射材や目立つ服装）、ライト（右）からの横断者にも注意をする。
- ・ストップ：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップする。

《3（サン）・ライト運動（※）》

夕暮れ時から夜間にかけて、多発する歩行者の道路横断中の事故を抑止するため、3つのライトを注意喚起する運動です。

- ・ライト「前照灯」：薄暗くなってきたらライト点灯、下向き・上向きの小まめな切り替えを意識する。
- ・ライト・アップ（目立つ）：歩行者・自転車は、反射材、LEDライト等の活用や明るい色の服装で自分を目立たせる。
- ・ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意をする。

（3）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進するとともに、家族に限らず近所で見守っていくことが重要です。

そこで、地域ぐるみで、交通安全を意識する機会の少ない一人暮らしや認知症の傾向がある高齢者に声をかけて保護をするなど、高齢者をケアする活動を促進します。

① 高齢者を事故から守る地域づくりの推進

関係機関や団体等と連携し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者宅を訪問し、交通危険箇所などの交通情報の提供、交通事故に遭わないための安全教育、夜間歩行中の交通事故を防止するための反射材を提供するなど、交通事故防止活動を推進します。

また、高齢者の孤立化防止活動として、市と商業者等が協定を締結し、日常業務のなかで高齢者の見守り、安否確認、生活支援など高齢者福祉に特化した地域貢献事業（富里SSKプロジェクト）と連携し、高齢者への交通情報等の提供に努めます。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

シルバークラブ等における高齢者同士の相互啓発等による交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等と連携し、その活動を支援します。

③ 高齢者に対する交通安全教育の推進

老人福祉施設、高齢者サークル活動の場など、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

あわせて、夜間における歩行者・自転車利用者の事故防止のため、視認性の高い明るい色の服装や反射材の効果について積極的な広報に努めるなど高齢者に対する交通安全意識の高揚を図ります。

また、関係機関や団体等と連携し、高齢者を対象とした交通安全教室を開催して、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、事故防止に関する情報の提供に努めます。

(4) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る広報活動の推進

自転車は、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、通勤・通学をはじめ様々な目的で利用されています。また、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても選ばれているところです。しかしながら最近では、自転車の歩道での暴走やあおり運転、携帯電話等を使用しながらの走行など、交通ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

引き続き自転車の安全利用を周知啓発する必要があることから、交通安全運動等あらゆる機会を活用し、「ちばサイクルール」(※)の普及促進及び自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

また、令和8年4月施行の自転車運転者に対する交通反則通告制度（青切符）について広報活動を実施します。

ア 自転車安全利用キャンペーン等の実施

「ちばサイクルール」(※)や自転車ヘルメット着用促進キャッチフレーズ「命のお守りヘルメット」等を活用し、自転車安全利用を推進する広報啓発活動を実施します。

イ 児童及び高齢者等への交通ルールの周知

児童及び高齢者など各年齢層を対象に、学校、交通安全協会等と連携して参

加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、「ちばサイクルール」(※)等の普及促進を図るとともに、自転車の正しい乗り方や交通ルールの周知徹底を図ります。

特に、自転車を利用する高齢者に対しては、自転車保険加入義務の周知や「千葉県市町村交通災害共済」への加入を促進します。

ウ 社会人等への広報

自転車の安全利用に関する交通安全教室を受ける機会の少ない社会人等には、様々な広報媒体を通じて、交通ルールやマナーを守らない危険な自転車の運転が歩行者等との重大な事故を発生させていることや、自転車の交通ルールと正しい交通マナーの認知を高め、「ちばサイクルール」(※)及び自転車運転者講習制度の周知を図ります。

エ 自転車利用者への広報啓発

自転車駐輪場や自転車販売店などの自転車利用者の目に入りやすい場所にポスター等を掲示するなど、より多くの自転車利用者へ届くよう広報を実施し、自転車利用者へ自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室実施時に自転車の自己点検における合言葉「ぶたはしゃべる(「ブレーキ・「タ」イヤ・反射材(「は」んしゃざい)・車体(「しゃ」たい)・「ベル」)」を活用し、日常の乗車前点検の実施や自転車整備店における定期的な精密点検の実施を呼び掛けます。

③ 自転車安全整備制度(TSマーク制度)(※)の普及促進

自転車の安全利用の促進のため、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、傷害保険や賠償責任保険が付帯されるTSマーク制度の普及促進を図ります。

④ 自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知

令和4年7月に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、自転車損害賠償保険等への加入が義務化となっていることや自転車の関係する交通事故の民事裁判において、高額の損害賠償を命じられている事例等を示し提示するなど、自転車損害賠償保険等への加入の必要性について、関係機関・団体等と連携して広報啓発を行い、保険加入を促進します。

⑤ 反射材等の普及

薄暮時や夜間における交通事故を防止するため、明るい色の服装の着用や自転車の側面を含む反射材の効果と必要性について周知させる「3・ライト運動(※)」「キラリアップ☆ちば(※)」を推進し、反射材の活用と早めのライト点灯及び明るい色の服装の着用を呼び掛けます。

⑥ 全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進

自転車乗車中又は同乗中の交通事故は頭部に重大な損傷を受けるおそれがあり、頭部への衝撃を減らすことができる自転車乗車用ヘルメットの着用は大変重要です。そのため、交通安全教室や交通安全イベント等において、幼児から高齢者まで全ての世代に対し、「命のお守りヘルメット」を合言葉に、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦ 幼児二人同乗用自転車の普及促進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、保護者等を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。

⑧ 自転車の交通安全教育の推進

国で策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、自転車の交通安全教育を推進します。

(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及し、市民が、交通事故を自らのものとして考えることや、交通安全に対する態度を身に付け、安全に配慮して行動することを目指して、関係機関・団体等と連携を図りながら、幼児から社会人まで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を推進します。

① 幼児に対する交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

将来に渡って交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践する交通安全意識を養うため、関係機関・団体等と連携した組織的かつ継続的な交通安全教育を推進します。

また、幼児だけでなく保護者等に対しても、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ 家庭における広報活動等の推進

関係機関・団体等のほか幼稚園等の幼児関連施設と連携・協力して、将来の交通事故防止を図るためには、幼児期から交通安全に関する意識を高め、継続した家庭教育が重要であることを認識させるとともに、家庭内での話合いや声掛けがもたれるよう、積極的に資料提供や広報活動を行います。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こり得るものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる児童を育成するため、交通安全啓発資料や学習資料を配布するなど、普及啓発活動の充実を図ります。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 中学校における交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、「ちばサイクルール」(※)をはじめとした自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、交通事故発生時の対応要領等の指導を実施し、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こり得るものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料や学習資料を配布するなど、普及啓発活動の充実を図ります。

イ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催

スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた自転車交通安全教室を開催し、危険な自転車の乗り方などから発生する交通事故の恐怖や痛みを直視させることにより、交通安全意識の向上等を図ります。

また、衝突事故再現の際には、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用の仕方やヘルメットが頭部の衝撃を和らげる効果などについて説明し、ヘルメットの重要性を実感させるとともに、ヘルメット着用の努力義務化についても周知し、着用の促進を図ります。

④ 成人に対する交通安全教育の推進

自転車の危険な運転が社会問題化していることや、自転車による宅配等の需要増加を踏まえ、自転車運転者講習制度のほか、「ちばサイクルール」(※)等を公民館等の社会教育施設で、交通安全に関するチラシ、リーフレットの掲示や配架を通じて周知することにより、自転車ヘルメット着用の促進、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の自転車の安全利用を促進し、交通安全に対する意識を高めます。

⑤ 障害のある方に対する交通安全教育の推進

ア 障害のある方に対する交通安全教育の推進

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、関係機関等と連携して、障害の程度に応じた交通安全教育の推進を図ります。

イ 電動車椅子利用者に対する交通安全教育

各種交通安全教室や交通安全イベント等を通じ、関係機関・団体と連携して、電動車椅子利用者に対する交通安全教育を実施するほか、事故実態や正しい利用方法について広報します。

⑥ 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対して、関係機関・団体等と連携して外国人コミュニティや日本語学校等での外国人向けの交通安全教育を推進するとともに、事業者や関係機関等に対して外国人向けの交通安全教育を行うよう働きかけます。

【第2の柱】 飲酒運転の根絶

千葉県では、自治体、県民、事業者等が一体となって、飲酒運転の根絶に取り組むため、令和3年12月28日「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」（以下、「千葉県飲酒運転根絶条例」という。）が制定され、千葉県飲酒運転根絶連絡協議会が設置されました。

また、令和6年3月13日には令和6年度から令和10年度までを計画期間とする「千葉県飲酒運転根絶計画」が策定され、成田警察署管内においても「成田警察署管内飲酒運転根絶協議会」が設置され、飲酒運転根絶に向けた各種取組をさらに活性化させ継続的に推進しています。しかしながら、いまだに飲酒運転は後を絶ちません。

飲酒運転の根絶においては、運転者本人に対する啓発等に加え、家庭、職場、地域等における飲酒運転は絶対しない、させない、許さない環境づくりが重要です。飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現を目指します。

(1) 教育・知識の普及、啓発・意識の高揚

① 市民に対する啓発・意識の高揚

ア 「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

警察署、市、関係機関・団体等で構成される「成田警察署管内飲酒運転根絶協議会」を中心に地域社会と緊密な連携を図り、飲食店等に対する訪問活動や広報キャンペーン等を年間を通じて実施するとともに、企業・団体等が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加を促すなど、地域の実情に応じた飲酒運転根絶対策を推進します。

また、広報啓発のほか交通安全教育など、様々な機会を通じ「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境の醸成を図ります。

イ 市民に対する情報の提供

飲酒運転に関する理解を深めてもらうため、広報紙やホームページ、SNS、講習や安全教育等を通じて、情報を提供します。

② 事業者に対する取組（飲酒運転根絶宣言事業所（店）制度）

事業者及び飲食店営業者に対し、県が行う施策「飲酒運転根絶宣言事業所（店）」制度への登録を周知するとともに、事業者における取組を促進するため情報等を提供します。

(2) 市民に対する支援

① 飲酒運転等に係る被害者等支援

ア 交通事故相談

千葉県の交通事故巡回相談を活用し、本市を会場にした専門の相談員による交通事故相談を継続して実施します。

イ 犯罪被害者等支援

交通事故等の被害者やその家族は、事件・事故による直接的な被害だけではなく、精神面や経済面において二次的被害を受けることが多い状況にあることから、再び平穏な生活を営むことができるよう、被害者等の心情に配慮した適切な被害者支援に努めます。

また、飲酒運転による事故等の犯罪被害者等に対し、相談対応等を行う支援機関を紹介し、法的支援を必要とする方には被害者支援に精通した弁護士による無料法律相談を案内するとともに、危険運転致死傷罪により亡くなられた方の御遺族や重傷病を負われた方に富里市犯罪被害者等支援条例に基づく支援金を支給するほか、広報啓発等に取り組みます。

(3) 公職にある者の飲酒運転の根絶

① 飲酒運転根絶に係る教育の実施

職員研修において、飲酒運転根絶に係る研修を実施し、率先垂範に係る意識の向上を図ります。

② 飲酒運転防止措置の実施

庁用自動車等を運転する職員の飲酒運転を防止するため、運行の前後でアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を徹底するとともに、職場内研修を実施し、公私を問わず、飲酒運転の根絶その他安全運転に対する職員の意識の向上を図ります。

③ 飲酒運転根絶に係る広報啓発の実施

千葉県が発行する広報誌やポスター等を活用し、職員に対する飲酒運転根絶に係る周知啓発を実施し、公職から飲酒運転を根絶するための意識の向上を図ります。

【第3の柱】 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るには、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るため道路交通環境の整備が重要です。

道路交通では、歩道や交通安全施設の整備を進めるなど、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策を更に推進します。

また、効果的な交通安全対策を実施するため、事故が発生した状況について、運転者等の行動に加え、道路環境面等様々な角度から情報収集に努め、効果の高い対策の実施を図ります。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装、狭さく(※)、道路標識・標示等の高輝度化等の交通安全施設の整備、交通実態を踏まえた効果的な交通規制等の総合的な交通事故抑止施策を道路管理者と警察が連携して推進します。

また、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を図ります。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路における児童等の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、幼児・児童・生徒の通行に係る安全を確保するため、通学路等の歩道整備、路肩のカラー舗装、狭さく等の整備、防護柵の整備、横断歩道等の計画的な拡充等の対策を図ります。

また、児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた歩道や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を関係機関と協議しながら推進します。

③ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩行者空間のバリアフリー化

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について歩道の整備を推進し、バリアフリー化などにより安全・安心な歩行空間の整備を図ります。

イ 人に優しい信号機等の整備

高齢者、障害のある人等の通行の安全を確保するため、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機の更新、道路標識・標示の高輝度化等の整備を関係機関と協議しながら推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している交差点・単路を指定した事故危険箇所について、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

事故危険箇所対策においては、交差点改良、信号機の整備（設置・改良）、視距の改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明、視線誘導標（※）、道路標識の設置や自転車利用環境の整備等の対策を推進します。

② 幹線道路における交通規制

道路の構造、交通量、交通事故の発生状況等を踏まえ、信号制御方法の見直し、交通規制の実施・見直し等による交通環境の改善を警察と連携して推進します。

③ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進します。

ア 道路改築等に併せた歩道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境改善を図るため、道路の改築等に併し、歩道等の新設・拡幅について、整備を推進します。

イ 交差点のコンパクト化等の推進

交差点及びその付近における交通事故防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を図ります。

ウ 交通安全施設の整備

道路の改築等に当たっては、道路標識・標示、中央帯、道路照明、防護柵、信号機整備等、交通環境に応じた交通安全施設の整備を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等により、歩行者等の安全を確保するために効果的な交通安全施設の整備を図ります。

イ 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進するほか、生活道路対策として、最高速度30キロメートル毎時の速度規制とあわせ、速度抑制・通過交通抑制を図るためのハンプ※、狭さく※等の物理的デバイスを効果的に組み合わせる「ゾーン30プラス」や生活道路対策エリアについて、警察、道路管理者等が連携して整備を図ります。

さらに、令和8年9月1日に施行される道路交通法施行令の一部を改正する政令により、中央線が設置されていない一般道路については法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることから、道路環境の把握に努め、警察と連携して適正な交通環境の整備を図ります。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間において、適切な交通規制を図るとともに、ドット線（※）、視線誘導標（※）、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においてはドット線（※）、交差点クロスマークの設置などによる交差点存在の明確化や、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

エ 夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯や視認性に優れた高輝度道路標識、標示など、夜間の事故防止に効果的な交通安全施設の整備を図ります。

② 幹線道路対策及び交通円滑化対策の推進

死傷事故が多発している交差点や単路の事故危険箇所については、集中的に交通安全施設等を整備するなどの死傷事故抑止対策を講じます。

(4) 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所を市内各所から選定し、道路管理者、交通管理者、警察署等の関係機関・団体等と共同して実施する現地診断に参加し、道路交通環境の観点から、交通事故の発生原因及び対策を検討し、各管理者が対策を実施することにより、交通事故防止を図ります。

(5) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通死亡事故や社会的反響の大きな交通事故が発生した場合には、関係機関・団体等と連携した緊急現地診断を行うとともに、ドライバーの人的要因（特性、心理、思い違い等）や道路環境の外的要因（昼、夜、交差点、カーブ等）を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を検証し、同種事故の再発防止を図ります。

(6) 市民の移動手段の確保・充実

地域公共交通計画では、交通事業者や市民等との連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を目指し、新たな公共交通サービスの導入やバス路線の見直しなど、公共交通の活性化に向けた様々な取組を進めます。

また、地域の実情に応じた交通サービスの再編やモード転換、デジタル技術の活用など交通事業者等と連携し、より利便性・持続可能性の高い公共交通への再構築を推進します。

(7) 効果的な交通規制の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

主に通過交通の多い幹線道路においては、円滑化に重点を置いた交通規制等や歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路等においては、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制等を警察に要請し、地域の特性に応じた交通安全対策を図ります。

② 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故が多発している地域、路線等においては、詳細な事故分析結果等に基づき、事故抑止に資する重点的、効果的かつ合理的な交通規制を警察に要請していきます。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

自転車等の駐車対策では、放置自転車等により交通が阻害されることなく、良好な交通環境を確保するため、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対して正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路の整備

大規模地震等の災害が発生した場合に、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路などの橋梁の耐震補強や無電柱化、道路法面の防災対策を図ります。

② 災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、車両の流入規制等を実施します。

その他の道路では、必要に応じて交通を規制するほか、道路管理者と警察が連携して道路啓開に努めます。

③ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を的確に収集・分析し、警察と連携して道路利用者等へ情報提供を行います。また、通行可能な道路網の把握と災害対策路線の確保に向けた情報の収集・提供に努めます。

(10) 総合的な駐車対策の推進

① きめ細かな駐車規制の推進

道路環境・交通量・駐車需要等、地域の交通実態に応じたきめ細かな駐車規制について、警察に要請していきます。

② 違法駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通の障害となる違法駐車・長時間駐車等については、その常態化している地域、時間帯等を重点とした指導取締り要請するなど、警察と連携した具体的な違法駐車対策を推進します。

③ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている道路においては、きめ細やかな駐車規制の実施、違法駐車取締りを要請するなど、関係機関・団体、市民と連携した広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、関係機関連携のもと、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路の交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理

について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行等の確認により、安全で円滑な道路の交通を確保します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態調査、強力な指導・対応を行います。

不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して行います。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

エ 大規模開発事業等への先行対策の推進

都市計画に基づく開発事業の施行や、大規模小売店舗の立地等に際し、周辺交通に与える影響の軽減等を図るため、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、交差点や駐車場の容量確保等、警察と連携し、交通管理上必要な指導・提言を行います。

② こどもの遊び場等の確保

路上における遊び・運動による事故防止のため、こどもの遊び場等となる公園の整備を図ります。

③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造の保全、又は交通の危険防止のため、道路の破損、欠壊又は異常気象時等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、関係機関と連携のもと、必要な体制の拡充・強化を図ります。

【第4の柱】 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事件捜査、暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、飲酒運転や著しい速度超過等悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを警察に要請していきます。

さらに、暴走族等の対策を強力に推進するため、関係機関・団体等が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止のため、交通事故実態等を分析した上で、その分析結果に基づいた交通事故抑止に資する交通指導取締りに向け、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過及び交差点に関連する違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを要請していきます。

また、通学路における交通安全対策では、通学時間帯の街頭監視による歩行者の安全確保のほか、市民の交通取締り要望を反映させた交通指導取締りを要請します。

(2) 暴走族等対策の推進

① 暴走族追放気運の高揚及び家庭・学校等における青少年の指導の充実

千葉県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例に基づき、市、関係機関・団体等が連携し、あらゆる機会を捉えた広報に努めます。また、暴走族追放気運の高揚を図り、家庭・学校等における青少年への指導の充実を促します。

② 暴走行為阻止のための環境整備

暴走行為を阻止するため、関係機関・団体等と連携した交通安全施設の整備を推進するとともに、交通実態に応じた交通規制を警察に要請し、暴走行為ができない交通環境の整備を図ります。

【第5の柱】救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（※）による応急手当の普及等を推進します。

（1）救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

② 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故が発生した際には、現場の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺市町村との広域応援体制を推進するとともに、防災関係機関との連携体制の強化を図ります。

③ 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命を行い、また、被害を最小限にとどめるためには、現場におけるバイスタンダー（※）による応急手当が適切に行われる必要があります。

このため、各消防機関等において、市民を対象に交通事故による負傷者に対する応急手当等の知識や実技の普及を図るとともに、指導員の養成を行います。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（※）の充実強化を図るため、消防機関において「J P T E C（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、救急救命士及び救急隊員に対する教育を推進します。

⑤ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、資機材等の整備及び、ちば消防共同指令センターとの通信指令業務の円滑化を図ります。

⑥ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な人命救助が求められている救助隊員及び救急隊員に専門的知識、技術の習得に向け、高度化する救助・救急業務に対応した教育研修の充実を図ります。

⑦ 高速道路における救助・救急業務実施体制の整備

高速道路（「東関東自動車道」、「新空港自動車道」）における救助・救急業務の実施に当たっては、通過市町村（一部事務組合を含む。）間で締結している「東関

東自動車道及び新空港自動車道消防相互応援協定」に基づき、適切かつ効果的に行います。

また、東日本高速道路株式会社、県、関係市町村等で結成している「千葉県高速自動車国道等消防協議会」の場を通じて緊密な連携をとり、高速自動車国道等における火災・救急・救助事故等を想定した合同訓練を実施するなど、救助・救急業務の円滑な実施を図ります。

さらに、高速道路で重大事故や大規模災害が発生した場合、負傷者が重傷である可能性が高いことが予想され、医師等による速やかな救命医療の開始、高度な医療機関への迅速な収容が必要となります。このため、千葉県ドクターヘリ運営協議会が策定した「ドクターヘリ運航マニュアル」及び「高速道路におけるドクターヘリ運用マニュアル」について、消防機関、警察、東日本高速道路（株）、医療機関等と相互連携を図りながら、ドクターヘリ（※）の活用を推進します。

（2）救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、富里市医師連絡協議会の協力の下、夜間・休日急病診療所の整備の促進や在宅当番医制の拡充に努めます。

また、初期救急医療施設では応じきれない入院治療を必要とする重症救急患者に対応するため、病院群輪番制等により、二次救急医療体制（※）の整備を図ります。

（3）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関の受入れ、連絡体制の明確化を図ります。

【第6の柱】被害者等支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法や「富里市犯罪被害者等支援条例」(令和7年4月施行)等により、県や支援活動を行う民間支援団体等と連携しながら交通事故被害者等のための施策を推進します。

交通事故被害者等は交通事故に係る知識、情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通事故被害者等支援の充実強化

相談業務では、交通事故被害者等の精神的負担や社会的、経済的負担に適切に対応するため、千葉県が開設する「交通事故相談所」に配置されている、心の相談員(臨床心理士)を活用するなどし、交通事故被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務や心のケア対策を実施するとともに、「千葉犯罪被害者支援センター」をはじめとした各種相談機関等との連携を密にして、相談体制の充実に努めます。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

① 交通事故相談活動の推進

損害賠償など交通事故被害者等の抱える問題の適切な解決を図るため、千葉県交通事故相談所と連携し、交通事故被害者等の心情に配慮した交通事故相談業務の推進を図ります。

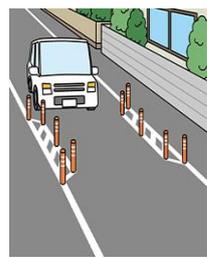
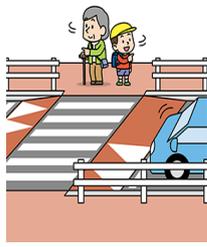
また、ホームページや広報等、様々な広報媒体を活用し、交通事故当事者に対して広く交通事故相談活動に関する情報の提供を図ります。

② 損害賠償請求の援助活動等

交通事故被害者等に対する適正な援助をするため、救済制度などの交通事故相談活動の周知啓発を図ります。

○用語集 (本文中の「※」印が付された用語についての解説です)

No.	名 称	意 味	頁
1	はればれ運転	危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、年齢に伴う運転能力の低下を補うような運転方法を採用することをいいます。	5
2	ゼブラ・ストップ活動	<p>運転者に対して、横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。</p> <p>①ゼ「前方」 前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者等がいらないか十分に注意する。</p> <p>②ブ「ブレーキ」 横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者等がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む。</p> <p>③ラ「ライト」 3（サン）ライト運動で道路横断中の交通事故防止</p> <p>④ストップ 横断する歩行者等がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ</p>	8 16
3	ちばサイクルール	<p>内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に千葉県自転車条例の内容を盛り込んだ千葉県独自の自転車安全利用ルールです。</p> <p>【自転車に乗る前のルール】 ①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材をつけよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう</p> <p>【自転車に乗る時のルール】 ①車道の左側を走ろう ②歩いている人を優先しよう ③ながら運転はやめよう ④交差点では安全確認しよう ⑤夕方からライトをつけよう</p>	9 17 18 19 20
4	キラリアップ☆ちば	<p>反射材でキラリとライトアップすることと、夜空にキラリと光る星のように千葉県の反射材着用率アップをかけて、県民に反射材への関心や親しみを持ってもらうことを目的としたキャッチフレーズです。</p> <p>①キ「危険を回避」 反射材を着用することで、車両の運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の危険を回避しましょう。</p> <p>②ラ「ライトアップ」 自身の存在を車両の運転者に伝えるため、反射材を身につけたり明るい服装にするなど、自分自身をライトアップして交通事故を防止しましょう。</p> <p>③リ「リフレクターやLEDライト」 リフレクター（反射材）やLEDライトは、服装、かばん、靴、杖などの運転者から見やすい場所に着用しましょう。</p> <p>④アップ☆ちば 千葉県全体でキラリと光る星のように反射材の着用率をアップ サブタイトルは「<u>反射材 つけて輝く その笑顔</u>」です。</p>	16 18

No.	名 称	意 味	頁
5	T S マーク	<p>自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマークです。 傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。 ※T S : Traffic Safety</p> 	18
6	3 (サン) ・ライト運動	<p>夕暮れ時から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑止を重点とし、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動です。 ①ライト (前照灯) 薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がける。 ②ライト・アップ (目立つ) 歩行者・自転車は、反射材、LEDライト等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる。 ③ライト (右) 運転者は右からの横断者にも注意</p>	16 18
7	ハンプ・交差点ハンプ	<p>通過する自動車のスピードを抑えるために、道路の車道部分を盛り上げて舗装した部分のことです。「hump (ハンブ)」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促します。 交差点全体の路面を盛り上げて、進入を抑制し、また走行速度を低減させる施設を「交差点ハンプ」といい、また、路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙う施設を「イメージハンプ」といいます。</p>	10
8	狭さく	<p>自動車の通行部分の幅を狭くすることによって、走行速度を低減するための施設です。</p> 	23
9	スムーズ横断歩道	<p>スムーズ横断歩道とは、速度抑制効果の高い路面を盛り上げたハンプと組み合わせた横断歩道のことです。歩道と横断歩道が同じ高さになるため歩行者がスムーズに横断できるようになり、小さな子どももドライバーから見つけやすくなります。</p> 	10
10	視線誘導標	<p>車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設のことです。</p>	24
11	ドット線	<p>交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線 (ドット線) で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面標示です。 なお、交差点の優先関係を示すものではありません。</p>	24

No.	名 称	意 味	頁
12	バイスタンダー	ここでは、交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指し、負傷者の出血に対する圧迫止血、呼吸状態の悪い負傷者への気道の確保等の応急手当をすることを想定します。	29
13	プレホスピタルケア	急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当でのことで、主として、救急車内で行うものをいいます。（病院前救護）	29
14	ドクターヘリ	医療機器を装備したヘリコプターを病院の救命救急センターに常駐させ消防機関などからの出動要請に応じて、医師と看護師が同乗して現場に急行し患者に対して救命医療を行い、病院へ搬送する事が出来る専門のヘリコプターです。	30
15	二次救急医療	入院や手術を必要とする救急患者等に対応する医療のことを指します。各地区において病院等が当番制で夜間・休日に対応する「病院群輪番制」により実施しています。	30

富里市交通安全対策会議委員名簿

会長：富里市長

	所属	役職	備考
1	千葉県印旛地域振興事務所	所長	条例第3条第5項第1号委員 (千葉県の職員のうちから市長が任命する者)
2	千葉県成田土木事務所	所長	条例第3条第5項第1号委員 (千葉県の職員のうちから市長が任命する者)
3	千葉県成田警察署	署長	条例第3条第5項第2号委員 (千葉県警察の警察官のうちから市長が任命する者)
4	富里市	総務部長	条例第3条第5項第3号委員 (市職員のうちから市長が指名する者) 条例第3条第5項第6号委員 (市長が特に必要と認める者)
5	富里市	企画財政部長	
6	富里市	健康福祉部長	
7	富里市	経済環境部長	
8	富里市	都市建設部長	
9	富里市	教育部長	
10	富里市教育委員会	教育長	条例第3条第5項第4号委員 (教育委員会の教育長)
11	富里市消防本部	消防長	条例第3条第5項第5号委員 (消防長の職にある者)
12	富里市交通安全協会 連合会	会長	条例第3条第5項第6号委員 (市長が特に必要と認める者)

